Należność pocztowa uiszczona ryczałtem.

ROK XVI. Warszawa, Lipiec 1935 r. Nr. 6 (244)

...NISTA

OR... ...ZKU ZAW... ...YNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE, SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9,** tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

O DOLĘ MŁODYCH

Od chwili, gdy opozycja opuściwszy nasze szeregi rozpoczęła żywot samoistny pod firmą B. B. Z. M. i zabrała się przy pomocy znanych powszechnie metod i sposobów do werbowania członków — zwróciła uwagę swą przedewszystkiem na młodych.

Ci młodzi i najmłodsi, najczęściej pracownicy nieetatowi lub nawet czasowi, w teorji kandydaci na maszynistów, lecz w praktyce niczem realnem w tym względzie niezabezpieczeni, stanowili i stanowią nadal element najsłabszy, najbardziej zależny od samowoli i kaprysu przełożonych, a wskutek tego dla agitacji B. B. Z. M. najbardziej podatny.

Szli do nich ludzie wyznający głośno i krzykliwie panującą, urzędową ideologję, powołujący się z tupetem na poparcie rządzącego obozu, na zażyłe stosunki z najbardziej wpływowemi osobistościami, szli z obietnicą opieki, poparcia, protekcji, dla wszystkich razem i dla każdego z osobna. Zapowiadali, że nikt, kto do nich należeć nie będzie, nie może liczyć na względy i na przychylność przełożonych, że tylko ich członkowie i zwolennicy mają zapewniony byt i pewną przed sobą karjerę służbową. Kto niedowierzał agitatorom wiecowym, tego słowem i czynem przekonywali agitatorzy urzędowi. Cichym szeptem w cztery oczy po biurach i gabinetach, półsłówkami i aluzjami przy każdej sposobności, przedewszystkiem jednak wyraźnem i rzucającem się w oczy faworyzowaniem wybranych i niemniej wyraźnem szykanowaniem opornych, wskazywano nieufnym i wątpiącym „właściwą" drogę.

Rzecz oczywista i zrozumiała, że takie metody zawieść nie mogły i nie zawiodły. Garnęli się tedy do szeregów B. B. Z. M. przedewszystkiem młodzi, najmniej życiowo i społecznie wyrobieni, ci, którzy tak wiele mieli do zdobycia a tak łatwo utracić mogli podstawę egzystencji i widoki na przyszłość. Trudno im się nawet dziwić i trudno ich za to bezwzględnie potępiać!

Niemałą rolę w owym nacisku na werbunek młodych odegrało także chytre a złośliwe wyrachowanie organizacyjne. Pragnąc zachwiać podstawami naszej gospodarki, a siebie uchronić od kłopotów i wydatków, liczyli opozycjoniści na to, iż pozostawią nam samych starszych, kandydatów do odprawy emerytalnej, na którą, po usunięciu się młodych nie będzie miał kto składać funduszów...

Tak czy inaczej — dość, że wzrosły i napęczniały szeregi B. B. Z. M. i zapełniły się przeważnie młodymi. Odtąd jednakże skończył się dla nowej organizacji radosny szał upojenia łatwemi sukcesami, a rozpoczęła się odpowiedzialność, za dolę i interesy tych, którzy ufni w potęgę „wpływów", protekcji i „poparcia", wierzący w magiczną moc „współpracy" losy swoje złożyli w ręce nowych ludzi, obiecujących zapewnić im przy pomocy nowych metod i nowej „ideologji" zawodowej pełnię sukcesów i powodzenia.

Trudno byłoby wskazać lepszy i bardziej wymowny przykład zupełnego bankructwa tych nowych metod, jak właśnie los młodych oraz stan ich uprawnień służbowych, dzisiaj, po 6-ciu latach buńczucznej i hałaśliwej działalności B. B. Z. M.

Zawiodły przedewszystkiem „wpływy" i „stosunki" i zawiodła na całej linji „współpraca". Niczego tą drogą nie udało się zdobyć, żadnej klęski nie udało się odwrócić, niczemu zapobiec. Przeszło ponad temi pustemi frazesami druzgocącą stopą życie, kierowane żelazną koniecznością polityki gospodarczej, w której na uwzględnianie i respektowanie praw i interesów pracowników kolejowych nie było miejsca. Zawiodła protekcja, ta bowiem z natury rzeczy tylko nielicznym jednostkom, przedewszystkiem samym agitatorom, korzyść przynieść mogła i przyniosła. Szara masa została poprostu na lodzie, odarta z praw, zawiedziona w nadziejach, zmuszona do bierności i milczenia.

Aby uczynić uczynić zadość wymogom sprawiedliwości stwierdzamy chętnie, że nie wszystkiemu co zaszło w latach ostatnich winien jest B. B. Z. M. Maszyniści i kandydaci na maszynistów, starzy czy młodzi nie stanowią wyjątku, dzielą losy ogółu kolejarzy, ogółu pracowników państwowych, całej klasy pracującej. Żadna organizacja zawodowa nie wywołała kryzysu, nie obniżyła ilości przewozów kolejowych, nie stworzyła bezrobocia ani nie wymyśliła metod usprawniania gospodarki i reorganizacji pracy. Każda natomiast ugiąć się musi przed konsekwencjami wszystkich tych zjawisk, bo niema dość siły ani stosownych środków aby im zapobiec.

A jednak B. B. Z. M. zawinił ciężko, a jednak on jest w dużej, bardzo dużej mierze i przedewszystkiem odpowiedzialny za katastrofalny stan interesów i uprawnień służby parowozowej na P. K. P. wogóle, a za dolę i los młodych w szczególności.

Zawinił przedewszystkiem samem swojem istnieniem. Rozbiwszy jedność organizacyjną maszynistów załamał równocześnie i jednolitość ich opinji w sprawach zawodowych. Nie stłumił w sobie ambicji wypowiadania własnego odrębnego i odmienego zdania w sprawach zawodowych. W rezultacie miały czynniki miarodajne często 2 odmienne poglądy, z których każdy miał pretensję do reprezentowania opinji interesowanych; jasnem jest oczywiście, że dawało im to możność nie liczenia się z żadnym.

Zawinił swoją biernością, swojem nieprawdopodobnem wprost służalstwem. Chwalił wszystko co władza postanowiła, a chwalił na ślepo i bezkrytycznie, nie wiedząc najczęściej wogóle o co chodzi. Związany obowiązkiem i nakazem posłusznego chwalenia zatracił zupełnie zdolność samodzielnego myślenia, zdolność odróżniania tego co dobre i słuszne od tego co złe, szkodliwe i niesprawiedliwe.

Zawinił niestety także i swą działalnością. Zmuszony koniecznością do stwarzania bodaj pozorów jakiejś działalności zawodowej, do formułowania żądań i postulatów, do wystąpień i interwencyj, dał z siebie nieprawdopodobne wprost dziwowisko ignorancji, lekkomyślności i zakłamania.

Gdy kolejarzom narzucono w roku 1934 nowe przepisy uposażeniowe, p. Drożyński, prezes B. B. Z. M. obwieścił ten fakt z radosnym tryumfem na Zjeździe tego Związku w Gdyni, pochwalił bardzo Rząd za sprawiedliwe i korzystne unormowanie uprawnień pracowniczych, a na dowód słuszności swych twierdzeń powołał się na... komentarz. Tymczasem przepisy te wyrządziły całemu naszemu zawodowi, przedewszystkiem jednak młodym, dotkliwą i ciężką a niepowetowaną krzywdę. Za czasów naszej jedności organizacyjnej otrzymywał kandydat etat w XI-tej grupie uposażenia i nie było w tym względzie wyjątków. Obecnie otrzymuje etat zasadniczo w grupie XII-tej a często, wskutek elastyczności przepisów, nawet i w grupie XIII-tej. Zachodzą wskutek tego wypadki, iż nawet pracownikom czasowym nie opłaci się otrzymywać etatu, bo tracą znaczną część dotychczasowego swego zarobku.

A jak wyglądają w tych warunkach widoki awansu? Kiedy i jakim cudem dochrapie się taki pomocnik maszynisty w XII-tej czy XIII-tej grupie uposażenia do grupy VIII-mej czy choćby tylko IX-tej, skoro większość maszynistów, którzy rozpoczynali służbę w grupie XI-tej już dziś odchodzi na emeryturę w grupie IX lub nawet i w X-tej?

Trudno powiedzieć, aby to był wesoły stan rzeczy i wesoła perspektywa. A jednak nie słyszeliśmy ze strony B. B. Z. M. ani jednego, dosłownie, słowa protestu, nie zanotowaliśmy ani jednego wyrazu, już nie krytyki, ale choćby tylko zrozumienia sytuacji, która przekreśla uprawnienia i nadzieje młodych, stanowiących większość członków tej organizacji. Poza słowami entuzjazmu i zadowolenia w gdyńskiej mowie p. Drożyńskiego — B. B. Z. M. nie miał tu dotąd nic do powiedzenia.

Za to zdobył dla swoich młodych z niemałym trudem inny, wartościowy sukces. Powiada przepis, ważny i do dziś obowiązujący, że do egzaminu na maszynistę parowozowego dopuszczeni być mogą tylko etatowi pomocnicy maszynisty II kl. Posiada ten przepis swoje uzasadnienie i swój sens rozumny: rzecz w tem, aby prawo kierowania parowozem zdobywali pracownicy dopiero po uzyskaniu pełni praw pragmatycznych, po definitywnem ustaleniu w służbie. Ma to znaczenie dla P. K. P., posiada je niemniej i dla rozumnie pojętych interesów samego pracownika. B. B. Z. M. postanowił jednak ograniczenie to obalić i obalił je rzeczywiście. Tym razem wpływy i stosunki pomogły w całej pełni. I oto, wbrew przepisom, a, niestety, także i wbrew interesom służby parowozowej mnoży się, z dniem każdym niemal, zastęp czasowych i nieetatowych kandydatów na pomocników, posiadających pełne prawo kierowania parowozem. Ma taki pracownik zadowoloną ambicję, honor jego jest zaspokojony. Nie jeździ coprawda na parowozie, lecz pracuje w warsztacie lub nawet podbija podkłady, ustalenia ani etatu przez to nie dostał, choć mu obiecywano, gdzieś tam w mglistej dali majaczy mu się, jako nieosiągalny ideał, etat w XIII grupie uposażenia, praw żadnych niema, może lada dzień wylecieć na bruk, ale prawo kierowania parowozem posiada i może w razie potrzeby, tak jak jest, ze swojem uposażeniem i ze swemi prawami, a raczej bez praw — pełnić służbę maszynisty.

Przewidzieć nawet można, że tę służbę istotnie pełnić będzie, albowiem B. B. Z. M. nie zauważył ani wogóle ani wówczas, gdy pełną parą demagogji parł do tego taniego, a wątpliwego bardzo „sukcesu", że w tym wypadku inny jest interes kolei a inny interes personelu. Koleje nie potrzebują maszynistów I i II klasy, lecz pracowników mających prawo kierowania parowozami. Im mniej mają oni praw, tem lepiej, bo są posłuszniejsi i bardziej ulegli, bo można ich łatwiej utrzymać w postrachu i dyscyplinie. I, oczywiście, tem lepiej i tem korzystniej im mniej się im płaci, iż niższą mają grupę uposażenia czy niższą dniówkę. To nie kolej, to właśnie ci pracownicy, uprawnieni do kierowania parowozami chcą i powinni być maszynistami I i II klasy i muszą sobie prawo do tego wywalczyć. Nie osiągną tego nigdy, gdy z własnej a nieprzymuszonej woli podcinać będą gałęź na której siedzą.

Trudno osądzić czy B. B. Z. M. nie dostrzegł naprawdę całej powagi sytuacji, która się w ten sposób wytworzyła czy też poprostu był tylko narzędziem w cudzem ręku i kazano mu zamknąć na to oczy? Szczęściem budzi się już w samych interesowanych trzeźwy sąd o rzeczy. Poczynają już widzieć i rozumieć.

Bo też życie i owa rzeczywista rzeczywistość daje im lekcję gorzką a piekącą. Weksle propagandowe nie zostały zapłacone, obietnic agitacyjnych nie spełniono. Jakoś nie pomagają ani wpływy, ani stosunki. B. B. Z. M., zdobywszy monopol na młodych nie chce czy nie może uchronić ich od traktowania, na które nie zasłużyli niczem, jak chyba swoją łatwowiernością. W parowozowniach opanowanych przez „wpływowych" i „ustosunkowanych" opozycjonistów, rządzonych przez naczelników agitujących młodych na rzecz B. B. Z. M. jeżdżą na parowozach stale lub w najlepszym razie na zmianę palacze - niefachowcy, a egzaminowani i posiadający prawo kierowania pomocnicy mają w warsztatach lub w służbie drogowej świętówki, odpoczywają sobie beztrosko i zarabiają dla siebie i swej rodziny, złożonej z żony i 2-ga dzieci po 90, 100 i 110 zł. miesięcznie i to nie odliczając potrąceń, składek, ofiar, pożyczek i t. p. Możemy wskazać miejscowości i nazwiska...

Nie poto piszemy to wszystko, aby zdobyć sobie w ten sposób łatwą satysfakcję. Rozumieliśmy zawsze i rozumiemy nadal, że sprawa młodych to sprawa dla naszego zawodu podstawowa i najważniejsza. Zawsze przywiązywaliśmy do niej wagę jaknajwiększą. Broniliśmy z całych sił i bez uwagi na względy agitacyjnej demagogji, naszego słusznego w tej sprawie stanowiska. Ostrzegaliśmy nieraz przed zgubną działalnością niedowarzonych i niepowołanych wichrzycieli i rozbijaczy; z troską patrzymy w przyszłość...

Rozpoczęliśmy atak na całej linji frontu młodych. Prowadzimy go i będziemy go prowadzić wszędzie nie bacząc na to, czy młodzi są u nas, czy w opozycji. Wzywamy i prosimy wszystkich bez względu na przynależność organizacyjną, aby nam w tej pracy dopomogli, aby zgłaszali się do Zarządów naszych kół po pomoc i opiekę, która im odmówiona nie będzie.

Rozumiemy jednak dobrze, że wówczas tylko liczyć możemy na sukcesy, gdy nam w tej pracy nikt z naszego grona przeszkadzać nie będzie. Trzeba w tym celu przełamać raz wreszcie fałszywe i szkodliwe nastawienie myślowe pracowników, zwłaszcza młodych. Trzeba, aby odrodziło się przekonanie, że praw zawodowych bronić można tylko solidarnością i spójnością organizacyjną w Związku wolnym i niezależnym. Trzeba zrozumieć raz

wreszcie, że interesów naszych nie będzie strzegł ani bronił nasz pracodawca, choćby był z najlepszych i z najszlachetniejszych, jeśli my ich sami bronić nie będziemy umieli. Trzeba skończyć z złudzeniem, że cośkolwiek da się uzyskać uległością, pokorą, protekcją, wpływami czy stosunkami.

Nie pokora i uległość, ale rozumne, celowe i konsekwentne współdziałanie wszystkich członków naszego zawodu, nie hołdowanie i wychwalanie, ale lojalna, lecz pełna męskiej godności i odwagi obywatelskiej walka dopomóc nam może do powetowania strat i do zwycięstwa.

Do czego służą dzienniki zarządzeń Dyrekcyj K. P.?

Publikacje urzędowe Dyrekcyj Kolei Państwowych zwane „Dziennikami Zarządzeń" miały w początkach istnienia P. K. P. okres swojej świetności. Ministerstwo Kolei, czy też później Ministerstwo Komunikacji wydawało swój „Dziennik Urzędowy" rzadko i pomijało w nim sprawy nieraz znaczenia podstawowego, regulując je okólnikami, których treści nie podawało do wiadomości publicznej mimo, iż publikacja taka, była, w myśl ustaw obowiązujących, nieodzownym warunkiem ważności rozporządzenia o ile dotyczyło ono np. praw i obowiązków pracowników. Podówczas wyręczały Ministerstwo Dyrekcje publikując w swoich Dziennikach Zarządzeń nie tylko okólniki M. K., lecz często nawet ustawy i rozporządzenia, interesujące służbę kolejową.

Słusznie się stało, że po pewnym czasie uporządkowano tę dziedzinę, a uczyniono to w sposób celowy i rozsądny. Odtąd rozporządzenia o znaczeniu ogólnem i zasadniczem publikowane są w Dzienniku Urzędowym M. K., zaś Dziennikom Zarządzeń poszczególnych Dyrekcyj pozostawiono publikację zarządzeń o charakterze lokalnym.

Lista zarządzeń, których publikacja należała do Dyrekcji nie była nigdy zbyt obszerna: obejmowała przedewszystkiem całokształt zarządzeń personalnych Dyrekcyj, które, jak wiadomo uprawnione są do awansowania, przenoszenia i t. d. olbrzymiej większości pracowników. Tu i owdzie zdarzały się pozatem publikacje treści odmiennej, więc np. o cenie umundurowania; raz do roku publikowano zestawienie wypadków ruchowych, zrzadka inne jeszcze zarządzenia i wiadomości specjalne lub zarządzenia o charakterze miejscowym.

Jeśli chodzi o zarządzenia personalne — nie odgrywała ich publikacja nigdy tej roli, jaką odgrywać powinna i jaką odgrywa rzeczywiście np. w wojsku. O dotyczącem siebie zarządzeniu personalnem pracownik dowiadywał się z reguły bezpośrednio, otrzymując odpowiedni dekret czy pismo na rękę. Dopiero w jakiś, często długi, czas potem ukazywało się odpowiednie ogłoszenie w Dzienniku Urzędowym. Mimo to jednak publikacja omawianych zarządzeń nie była pozbawiona znaczenia, umożliwiała bowiem przegląd i—bądź co bądź — pewną kontrolę zarządzeń personalnych Dyrekcji.

Ostatnio zakazano Dyrekcjom ogłaszania mianowań i awansów. Dziennik Zarządzeń stał się wobec tego publikacją nie tylko z gruntu jałową, ale nawet zgoła zbyteczną. Ogłasza się w nim z skrupulatnością godną, lepszej, a zwłaszcza mniej ponurej, sprawy listę umarłych, listę ukaranych dyscyplinarnie, oraz listę przeniesionych, n. b. przed rokiem lub przed kilkoma miesiącami.

Szkoda na to, jako żywo, papieru, trudów i kosztów, jest to bowiem wydawnictwo nikomu do niczego niepotrzebne; nikt tego zresztą nie czyta, nie wyłączając samej Dyrekcji, wszystko bowiem co tam „stoi" wydrukowane wiadome jest komu należy skądinąd, a dla tych nielicznych rodzynków, zdarzających się raz na rok lub raz na lat kilka, nie opłaci się wydawać Dziennika.

Natomiast zakaz, wyraźny zakaz, publikowania mianowań, przyjęć i awansów budzi nadwyraz przykre refleksje. Usunięto ostatnio, jak wiadomo wszelkie reguły krępujące swobodę działania władz w tej dziedzinie. Władze działają według najzupełniej swobodnego uznania, a wątpić nie wypada, iż kierują się wyłącznie dobrem i interesem służby. Komu zatem i dlaczego zależy na utrzymaniu zarządzeń tych w tajemnicy, jaki powód, jaka „racja stanu" podyktowała ten zakaz? Czyżby autorowie tego zakazu nie rozumieli, że w ten sposób budzą wśród ludzi najlepszej woli podejrzenia? Mimowoli nasuwa się refleksja, że coś tu jest nie w porządku, że widocznie jest coś wstydliwego w polityce personalnej P. K. P., skoro jej obraz trzeba aż chronić tajemnicą.

Publikacja awansów, mianowań i przyjęć nie zagraża niczem ani Państwu, ani interesom P. K. P., ani powadze czy swobodzie uznania władzy. Władze robią w tym względzie co im się podoba, nie potrzebują się nikomu z tego tłumaczyć, więc nie ma się czego wstydzić! Wątpimy, aby zyskał coś na tem porządek służbowy czy dyscyplina wewnętrzna i zewnętrzna... Napewno traci i to poważnie autorytet urzędów kolejowych, które budzą w ten sposób przeciwko sobie, słusznie czy nie słusznie, bardzo brzydkie podejrzenia. Ułatwia to zresztą nie tyle swobodę ile swawolę niektórych podrzędnych organów wykonawczych, które, jak się np. okazało ostatnio, pozwalają sobie czasem także na lekceważenie zarządzeń M. K. i na sabotowanie poleceń własnych swoich Dyrektorów.

Przekonani jesteśmy, że omawiany zakaz należy do kategoryj poronionych pomysłów i przykrych nieporozumień. Modna jest obecnie na P. K. P. dyscyplina wojskowa, modne są tytuły i honory wojskowe, zresztą sprawy personalne spoczywają, zdaje się, bez reszty w rękach b. wojskowych. Czyżby nie można było zatem wprowadzić także i w sprawie publikacji awansów dobrych zwyczajów wojska, które także chyba o dyscyplinę dbać musi a mimo to zarządzeń personalnych pod sukno wstydliwie nie chowa?

KOMUNIKAT

Według postanowień regulaminu zapomóg pośmiertnych, Prezydjum Związku obowiązane jest wypłacić odprawę pośmiertną do rąk osoby wskazanej przez członka z wykluczeniem wszystkich innych osób.

Osobę taką wskazują członkowie w kwestjonarjuszu przedkładanym im do wypełnienia i podpisu przed przystąpieniem do Związku. Członkowie, którzy należeli do Związku przed r. 1927 wskazywali ją w kwestjonarjuszach wypełnianych w tym roku w związku z reorganizacją ewidencji Centrali.

Oświadczenie członka złożone w tej formie jest dla Związku prawnie wiążące. Prezydjum nie może pominąć osoby wskazanej przez członka i nie może uwzględniać żadnych wniosków, ani propozycyj w tym względzie choćby były one uzasadnione zmienionym stanem rodzinnym członka. Zdarza się często, iż członek będąc np. w r. 1927 kawalerem, zapisał zapomogę rodzicom lub innym członkom rodziny. Wstąpiwszy następnie w związki małżeńskie zaniedbał zmienić deklaracje — a rezultatem są zawsze spory rodzinne i procesy sądowe, albowiem Prezydium nie może w takim wypadku, mimo chęci, wypłacić zapomogi ani żonie, ani dzieciom, ani nawet osobie, która pokryła rzeczywiście koszty pogrzebu.

Zwracamy się zatem do wszystkich członków Związku z wezwaniem, aby pamiętali o treści swej deklaracji, która zawsze za życia członka zmienić można przez nadesłanie pisemnego oświadczenia, potwierdzonego przez Zarząd Koła.

Celem uniknięcia pomyłek, fałszywego informowania członków, zbędnych wyjaśnień i niepotrzebnej korespondencji — każdy nowowybrany członek Zarządu Okręgu i Koła ma obowiązek zapoznać się ze wszystkiemi dotychczasowemi okólnikami Centrali Związku.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Przyczyny przejeżdżania semaforów ustawionych na „Stój" (dokończenie)

USTERKI TECHNICZNE.

Usterki techniczne, wadliwa budowa urządzeń sygnalizacyjnych oraz nieprawidłowa ich obsługa zajmują wśród przyczyn przejechania semaforu miejsce naczelne.

Wiecznem utrapieniem drużyn parowozowych jest wadliwe umiejscowienie i słaba widoczność semaforu, zwłaszcza w okolicach lesistych i w miejscowościach zabudowanych. Liczne na tem tle reklamacje, a nawet poruszanie tej sprawy w prasie nie odnosi skutku i nie wywołuje, jak widać, żadnej reakcji ze strony czynników miarodajnych. Przesuwanie semaforu, wycinanie drzew lub t. p. należy oczywiście do rzeczy kłopotliwych i kosztownych, mimo to jednak lekceważnie spraw podobnych uznać należy za lekkomyślność karygodną przynajmniej w takim stopniu jak przejechanie należycie i prawidłowo ustawionego semaforu.

Często winę przypisać należy **słabemu oświetleniu lamp sygnałowych** (usterki techniczne palników, zakopcone szkło, wyczerpanie paliwa), lub też **mało jaskrawej barwie szkła.** Częściej jeszcze urządzenia sygnałowe **wprowadzają poprostu w błąd drużynę:** tarcza ostrzegawcza wskazuje, że oczekiwać należy sygnału na „wolną drogę" — tymczasem sam sygnał jest zamknięty. Czasem jest to wynikiem nieprawidłowego działania urządzeń, niedostatecznie z sobą sharmonizowanych, często jednakże położenie sygnału ulega zmianie w czasie gdy parowóz, minąwszy tarczę ostrzegawczą, zdąża już poza nią do semaforu. Ostatnio notowano kilka wypadków zamykania semaforu jak to się mówi „przed samym nosem" maszynisty, bywa też, iż zamyka się semafor już po minięciu go przez parowóz. Kontrola jest często utrudniona a dowody są odpowiednio tuszowane przez pracowników stacyjnych lub drogowych tak, że niejednokrotnie odpowiedzialność spada na niewinną zupełnie drużynę parowozową.

Brak urządzeń odchylających dym i parę z przed okien budki parowozowej powoduje również często przeoczenie semaforu, przyczem uwzględnić należy okoliczność, iż obserwacja semaforu odbywa się w czasie jazdy i że zarówno za opóźnienie pociągu jak też i za zatrzymanie go bez powodu maszynista ponosi odpowiedzialność. Ponieważ niema on wobec tego czasu na wypatrywanie sygnałów z poza dymu i pary — winien mieć zapewnione takie warunki pracy, któreby płynące stąd niebezpieczeństwo usuwały. Odpowiednie urządzenia istnieją i są na kolejach innych państw w powszechnem użyciu. U nas tylko nieliczne parowozy nowych typów mają takie urządzenia. Należałoby je coprędzej upowszechnić.

Techniczne rozwiązanie **rozmieszczenia aparatów kontrolnych w budce maszynisty** powinno być takie, aby najmniej odwracać uwagę maszynisty od obserwacji szlaku. Manometry i t. p. winne być umieszczone możliwie jaknajbliżej siebie i to na wysokości oka. Po prawej stronie budki obok stanowiska maszynisty winien być umieszczony dodatkowy wodowskaz szlany zezwalający na kontrolę stanu wody w kotle bez odrywania uwagi od obserwacji toru.

Podstawowe znaczenie posiada oczywiście prawidłowe działanie urządzeń hamulcowych. Należy zatem zwrócić baczną uwagę na stan klocków hamulcowych, które często są zużyte bądź też rozregulowane, unikać należy zbyt dużego skoku tłoka hamulcowego. Uwagi wymaga również otwór wypustowy zaworu, który często w zimie zamarza, co uniemożliwia obniżenie nacisku powietrza w przewodzie i wprowadzenie w ruch hamulca.

Koniecznem jest utrzymywanie prawidłowego ciśnienia w przewodach i zwracanie uwagi na prawidłowe działanie regulatora ciśnień, tudzież na prawidłową pracę pompy powietrznej. Przy wprowadzanych obecnie hamulcach zespolonych winni rewidenci wzgl. obsługa pociągowa dbać o prawidłowe ustawienie zaworu (ładowny — próżny, równiny — góry).

SIŁA WYŻSZA — WARUNKI ATMOSFERYCZNE.

Rozliczne możliwe wypadki siły wyższej powodujące przejechanie semaforu bez winy obsługi parowozu i pociągu nie dają się ująć ani usystemizować należycie. Jeśli chodzi o warunki atmosferyczne uwzględnić należy: mgłę, rosę, opady deszczowe, mróz i śnieżyce.

Silna, **gęsta mgła** częsta u nas w zimie oraz w przejściowych porach roku uniemożliwia czasem zupełnie zauważenie sygnału na czas. Prowadząc pociąg nad ranem we mgle lub po **rosie** — należy wziąć pod uwagę śliskość szyn, co obniża znacznie sprawność hamowania. Również **deszcz** (zwłaszcza drobny) wpływa na zmniejszenie siły tarcia przy hamowaniu.

Silny **mróz,** jak wykazuje praktyka, nie zawsze uznawana przez teorję i lekceważona niestety przez organy wymiaru sprawiedliwości służbowej, jest zjawiskiem niebezpiecznem dla sprawności hamulców. Zwłaszcza parowozy posiadające leżące cylindry hamulcowe wykazują w czasie silnego mrozu bądź to zniesienie zupełne (zamarzanie cylindrów), bądź znaczne osłabienie siły hamowania (Ty-23!). **Lód i śnieg** osadzający się między klockami hamulców a obręczami kół pogarsza również warunki hamowania. Wreszcie śnieg oblepiający okna budki parowozowej utrudnia maszyniście obserwowanie sygnałów w stopniu często bardzo znacznym zwłaszcza, że nikt nie pomyślał o urządzeniach umożliwiających oczyszczanie szkieł przez które obserwacja się odbywa.

Nakoniec wspomnieć należy, że w porze jesiennej, zwłaszcza przy peronach obsadzonych drzewami należy się liczyć ze znacznem osłabieniem tarcia spowodowanem **opadem liści** na szyny, co było już niejednokrotnie przyczyną przejechania semaforu

Zamieszczając powyższe uwagi ogólne Redakcja kierowała się przedewszystkiem zamiarem wszczęcia na ten temat szerszej dyskusji. Zdajemy sobie sprawę, iż zagadnienie nasuwa wiele jeszcze wątpliwości i wymaga może w niejednem jeszcze punkcie uzupełnienia. Zapraszamy zatem wszystkich chętnych i kompetentnych do udziału w dyskusji i nadsyłania dalszych przyczynków.

Organizacja kolei wąskotorowych

Zarządzeniem z dn. 20 lutego 1935 roku Nr. P. 5 - 135/2/35, Dziennik Urzędowy M. K. Nr. 15, poz. 86 unormował p. Minister Komunikacji organizację zarządów kolei wąskotorowych.

Do administracji linij kolei normalnotorowych wcielone zostały następujące linje wąskotorowe:

1) Wieluńska (Wieluń - Praszka) w DOK. Poznań.

2) Górnośląska-wąskotorowa (Kopalnia Wujek wąsk. - Katowice, Bogucice wąsk. - Maciejkowice. Buchacz - Bibiela) wraz z odgałęzieniami w DOKP. Katowice.

3) Nowy Łupków - Cisna w DOKP. Lwów.

Pozostałe koleje wąskotorowe zatrzymały zarząd odrębny według następującego planu:

W DOKP. WARSZAWA:

Kolej Kujawska. Zarząd I kl. siedziba w Krośniewicach, obejmuje linje: 1) Anastazewo - Jabłonka Słupecka - Konin. 2) Jabłonka Słupecka - Cegielnia - Wilczyn. 3) Cegielnia - Sompólno. 4) Krośniewice wąsk. - Krośniewice Miasto - Ozorków - z odgałęzieniami do Dzierzbic, Krzewały i Opiesina, 5) Nieszawa - Dobre - Piotrków Kuj. - Sompólno - Przystronie - Koło - Dąbie kol. 6) Dobre - Jerzmanowo - Boniewo - Krośniewice Miasto. 7) Włocławek - Smólsk - Brześć Kuj. 8) Smólsk - Kruszyn - Jerzmanowo z odgałęzie-

niem do Guźlina, 9) Boniewo - Przystronie.

Kolej sierpecka. Zarząd II kl. w Lipnie (Płockiem) obejmuje linje: 1) Lubicz - Majewo - Sierpc, 2) Majewo - Szczutowo - Rypin, 3) Szczutowo - Urszulewo.

Kolej Ostrołęcka. Zarząd II kl. w Grabowie obejmuje linje: 1) Grabowo - Dęby - Kolno i 2) Dęby - Łomża.

Kolej Mławska. Zarząd II kl. w Mławie, linje: 1) Mława - Grudusk - Ciechanów, 2) Grudusk - Przasnysz -

Kolej Rogów - Biała Rawska Zarząd II kl. w Rogowie: linja: Rogów-Rawa Mazowiecka - Biała Rawska.

Kolej Podlaska. Zarząd II kl. w Białej Podlaskiej, linje: 1) Biała Podlaska - Rozkosz - Konstantynów, 2) Rozkosz - Rokitno Podlaskie - Janów Podlaski, 3) Rokitno Podlaskie - Cieleśnica.

W DOKP. RADOM:

Kolej Jędrzejowska. Zarząd I kl. w Jędrzejowie, linje: 1) Jędrzejów - Hajdaszek - Bogorja, z odgałęzieniem do Chmielnika Miasta, 2) Iwaniska - Bogorja - Szczucin, 3) Hajdaszek - Cudzynowice - Kocmyrzów, 4) Cudzynowice - Miechów.

Kolej Hrubieszowska. Zarząd II kl. w Hrubieszowie, linje: 1) Uhnów - Łaszczów - Gordów - Wojsławice, 2) Gozdów - Hrubieszów - Małcze, 3) Łaszczów - Wożuczyn oraz kolej 4) Zwierzyniec - Biłgoraj.

Kolej Nałęczowska. Zarząd II kl. w Karczmiskach, linje: 1) Nałęczów - Karczmiska - Rybaki, 2) Karczmiska - Opole.

Kolej Antonowiecka. Zarząd II kl. w Antonówce, linje: 1) Antonówka-Chinocze - Kuchocka Wola, 2) Chinocze - Dąbrowica oraz 3) kolej wołyńska (Rokitno - Moczulanka).

W DOKP. WILNO.

Kolej Brasławska. Zarząd I kl. w Nowo-Święcianach, koleje: 1) brasławska (Dukszty - Druja), 2) Nowo-Święciany - Łyntupy, 3) Naroczańska (Łyntupy - Kobylniki), 4) Marcinkaniecka (Marcinkańce - Koźliszki), 5) Wileńska kolej obwodowa.

Kolej nowogródzka. Zarząd II kl.: w Nowojelni, linje: 1) Nowojelnia - Skrzydlewo - Nowogródek, 2) Skrzydlewo - Lubcz, 3) Juraciszki - Piesiewicze, 4) Gawja - Iwje, 5) kolej baranowicka z liniami: a) Baranowicze - Myszanka, b) Krzywoszyn, c) Myszanka Leśna z odgałęzieniami.

Kolej poleska. Zarząd II kl. w Janowie Poleskim, linje: Iwocewicze - Święta Wola - Długa - Janów Poleski - Lubieszów - Kamień Koszyrski, 2) Święta Wola - Krasznica, 3) Długa - Telechany - Rzeczki, 4) Lubieszów-Lubieszów Miasto, 5) Kamień Koszyrski - Werchy, 6) Kolej Orańczyce - Prużana, 7) kolej Kossów - Chochłówka.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Posiedzenie Zarządu Głównego

Dnia 16 czerwca 1935 r. odbyło się w Warszawie, w siedzibie Centrali zwyczajne, plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Z. Z. M. przy współudziale wszystkich członków Zarządu i Głównej Komisji Rewizyjnej. Obradom przewodniczył Prezes Związku Kol. P. *Borkowski.*

Porządek obrad obejmował: 1) *w grupie spraw postulatowych:* etaty i awanse, godzinowo - kilometrowe, likwidację parowozowni i przenoszenie pracowników do innych miejscowości, systemizację stanowisk i zaszeregowanie dyspozytorów parowozowni. 2) *w grupie spraw organizacyjnych:* sprawozdanie z ilostanu członków, omówienie akcji propagandowej oraz sprawy organizacyjne przekazane przez Prezydjum według kompetencji do decyzji Zarządu Głównego. 3) *w grupie spraw gospodarczo-finansowych:* sprawozdanie kasowe z gospodarki funduszami organizacyjnemi i K.O.E., stan wpływów z tytułu wkładek członkowskich, dzierżawę placu w Alejach Jerozolimskich Nr. 123 w Warszawie, dzierżawę kino-teatru „Palace", sprawę budowy domu w Gdyni oraz szereg innych spraw drobniejszej wagi, przekazanych do decyzji Zarządu przez Prezydjum Związku.

W sprawach postulatowych, po wysłuchaniu wyczerpującego sprawozdania Prezydjum i po dyskusji, w której wzięli udział wszyscy obecni Zarząd sformułował stanowisko Związku w szeregu najważniejszych, aktualnych obecnie zagadnień zawodowych w następującej rezolucji:

REZOLUCJA

Zarząd Główny Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce przeprowadziwszy na posiedzeniu plenarnem dn. 16 czerwca 1935 r. szczegółową dyskusję nad aktoalnemi zagadnieniami zawodowemi uchwalił jednogłośnie rezolucję treści następującej:

I. *W sprawie porządku awansowania i przydziału zatrudnienia.*

Dryżyny parowozowe P. K. P. stały zawsze i stoją nadal niezmiennie na stanowisku, iż nadawanie etatów, udzielanie awansów oraz przydział pracy w służbie parowozowej odbywać się winien według zasad ustalonych z góry, w porządku starszeństwa służbowego. Zasada ta, ugrutowana w wieloletniej praktyce zarówno na kolejach b. państw zaborczych, jak też i na P.K.P. okazała się zasadą nietylko sprawiedliwą, lecz również korzystną i celową z punktu widzenia interesów służby. Nie wykluczając stosowania należycie usprawiedliwionych wyjątków, zapewnia ona pierwszeństwo pracownikom, którzy wykazać się mogą dłuższem i bogatszem doświadczeniem, przedewszystkiem zaś usuwa z tak ważnej dziedziny stosunków służbowych wszelką przypadkowość, zapobiega stosowaniu protekcji i przekupstwa, oraz uwzględnianiu okoliczności pozasłużbowych, a przez to zapewnia każdemu pracownikowi pełniącemu uczciwie swoją służbę prawo do wyższego stanowiska i do poprawy bytu.

Stwierdzamy z ubolewaniem, że P. K. P., mimo wyraźne ostrzeżenia i wbrew stanowczym protestom z naszej strony, zerwały ostatnio z tą zasadą. Awanse przeprowadzane z pominięciem tej zasady, według zupełnie swobodnego uznania władz administracyjnych, wywołały wśród personelu usprawiedliwione w całej pełni rozgoryczenie i zniechęcenie. Doświadczenie zdobyte przy tej sposobności, usprawiedliwia ze wszech miar obawę, iż pominięcie zasady starszeństwa służbowego może stać się źródłem protekcjonizmu i najrozmaitszego rodzaju nadużyć z dotkliwą szkodą dla interesu służbowego i z krzywdą dla licznych, uczciwych pracowników, którzy dróg ubocznych celem zapewnienia sobie awansu szukać nie chcą.

Wobec tego Zarząd Główny Z. Z. M. zwraca się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o spełnienie udzielonych nam swego czasu przyrzeczeń, t. j. o rychłe opracowanie i wprowadzenie w życie sprawiedliwych przepisów o porządku udzielania etatów, nadawania awansów i przydziału zatrudnienia w służbie parowozowej, opartych na zasadzie starszeństwa służbowego i upoważnia Prezydjum Związku do szczegółowego sprecyzowania stanowiska Związku w tej sprawie, zgodnie z treścią dotychchczasowych wystąpień i z rezultatami dyskusji.

II. *W sprawie likwidacji parowozowni i przenoszenia personelu.*

Stojąc na stanowisku, iż obowiązkiem pracowników P. K. P. jest współdziałać z administracją przy realizacji rozumnych planów oszczędności i reorganizacji pracy. domagamy się równocześnie z naciskiem. aby plany te realizowane były z pełnem uwzględnieniem uzasadnionych interesów życiowych personelu.

Zarząd aprobuje w tym względzie w całej pełni stanowisko Prezydjum sprecyzowane w piśmie do Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 marca 1935 r. Pp./I. oraz w artykule p. t. „Plan i człowiek", zamieszczonym w Nr. 3 „Maszynisty" z r. b. i zwraca się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o pełne uwzględnienie wyłuszczonych tam, minimalnych postulatów.

Wobec ujawnionych ostatnio praktyk, stosowanych na tem tle przez niższe organy administracji kolejowej stwierdzamy w szczególności stanowczo, iż przeniesienia, związane z całkowitą lub częściową likwidacją parowozowni są według prawa i spra-

wiedliwości przeniesieniami z urzędu. Protestujemy zatem przeciwko zmuszaniu interesowanych pracowników do wnoszenia, rzekomo dobrowolnych, podań o przeniesienie na własną prośbę i zwracamy się do Ministerstwa Komunikacji, aby zakazało stosowania w podobnych wypadkach praktyk i sposobów nielicujących z godnością urzędów kolejowych. Domagamy się, aby pracownikom zapewniono możność współdziałania w opracowaniu planu przeniesień i aby dokonane w myśl tego planu przeniesienia uznane były bez zastrzeżeń za przeniesienia z urzędu, uzasadniające prawo do zwrotu kosztów przesiedlenia.

III. *W sprawie dodatków służbowych.*

Wobec mnożących się ostatnio pogłosek o rzekomym zamiarze obniżenia stawek dodatków godzinnego i kilometrowego Zarząd Główny Z. Z. M. stwierdza, iż z dniem każdym wzrasta intensywność wysiłku i natężenie odpowiedzialności drużyn prawozowych. Zwiększenie szybkości jazdy, skomplikowanie urządzeń technicznych, programowe wydłużanie czasu jazdy i odległości przejazdów, wreszcie zaostrzenie odpowiedzialności drużyn powoduje, iż służba na parowozie wymaga coraz to intensywniejszego wysiłku mięśni, a zwłaszcza nerwów personelu.

Drużyny parowozowe mogą wówczas tylko pełnić obowiązki swoje z pełną odpowiedzialnością i wówczas tylko mogą przyjąć gwarancję za prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu, gdy będą miały możność utrzymania swego organizmu w stanie zupełnej sprawności i gdy będą wolne od troski o utrzymanie swoich rodzin. Ostatnie obniżki uposażeń i należności, obciążenia społeczne i inne nie zezwalają zatem na obniżanie stawek dodatków ubocznych, które winny być utrzymane conajmniej na dotychczasowym poziomie, tem więcej, iż spadek natężenia przewozów obniżył już i tak zarobki poszczególnych pracowników z tego tytułu w sposób znaczny i dotkliwy.

Rezolucje przedłożyła Ministerstwu Komunikacji w dniu następnym wybrana w tym celu specjalna delegacja Zarządu w której skład weszli kol. kol. *Borkowski, Komorowski, Kuczkowski, Gleizer, Spyt i Pruszyński.* Delegacje przyjął imieniem M. K. p. dyr. *Henisz*, który wysłuchawszy dodatkowych wyjaśnień ustnych obiecał wziąć poruszone zagadnienia pod uwagę i udzielić na postulaty Związku odpowiedzi w czasie najbliższym.

W sprawach organizacyjnych wysłuchał Zarząd sprawozdania Sekretarza Gen. Związku kol. *Siadaka*, który na podstawie zestawień statystycznych stwierdził stopniową poprawę ilostanu członków i postępujące stale zwiększenie stopnia zorganizowania w Z. Z. M. Poprawa ta zaznaczyła się wybitnie w czasach ostatnich, zwłaszcza w rezultacie akcji propagandowej wszczętej energicznie przez Prezydjum we wszystkich okręgach. Zaznacza się znamienny zwrot w nastrojach członków i widać wyraźne otrzeźwienie oparte o krytyczną ocenę szkodliwej działalności opozycji. Rezultaty tej akcji propagandowej byłyby nierównie pomyślniejsze, gdyby pracownicy dysponowali pełną swobodą w określaniu swej przynależności organizacyjnej. Niestety, nacisk administracji kolejowej w tym względzie trwa nadal z niezmniejszoną siłą, a jeśli mimo to Związek zdobywa nowych i odzyskuje dawnych członków — świadczy to o daleko posuniętem otrzeźwieniu i o znacznej poprawie nastrojów wśród personelu parowozowego.

W oparciu o rezultaty dyskusji i na podstawie uwag poszczególnych Prezesów Okręgów ustalił Zarząd Główny plan dalszej akcji propagandowej, poczem załatwił szereg bieżących spraw organizacyjnych, dotyczących przeważnie zmian w organizacji Kół wskutek likwidacji niektórych parowozowni.

Sprawozdanie ze stanu funduszów i z gospodarki pieniężnej Centrali złożył skarbnik Zw. kol. Lisiewicz. Na wniosek Komisji Rewizyjnej, która przedłożyła Zarządowi swoje uwagi w tej dziedzinie — sprawozdanie to zatwierdzono jednomyślnie.

Następnie wysłuchał Zarząd sprawozdania Prezydjum w sprawach związanych z dzierżawą placu przy Al. Jerozolimskich w Warszawie, tudzież ze stanu sprawy o eksmisję dotychczasowego dzierżawcy kino - teatru Palace i przyjął sprawozdanie to do wiadomości.

W sprawie budowy „Domu Maszynisty nad Polskiem Marzem" oświadczyło Prezydium Związku, iż w swoim czasie Związek nabył, zgodnie z uchwałą Zarządu Głównego, plac budowlany w Gdyni na warunkach bardzo dogodnych i korzystnych. Kupno uwarunkowane jest jednakże obowiązkiem zabudowania placu w określonym terminie, po upływie którego tranzakcja może ulec unieważnieniu. Obecnie zbliża się już termin, ponadto zaś napływają do Prezydium coraz to częściej, zarówno ze strony Kół jak też i pojedyńczych członków żądania, aby umożliwić im i ich rodzinom zwiedzanie Gdyni oraz wybrzeża morskiego przez zapewnienie taniego i dogodnego pomieszczenia, o które w Gdyni nadzwyczaj trudno. Oceniając w całej pełni doniosłość propagandy morza i polityki morskiej państwa naszego przez kierowanie do Gdyni wycieczek i ułatwianie im taniego pobytu, postanowiło Prezydium przystąpić do budowy skromnego budynku, któryby cel ten w odniesieniu do członków Z. Z. M. spełniał. Spowodu braku finansów na inwestycje postanowiło Prezydjum odwołać się do ofiarności członków i wydało w tym celu specjalny okólnik.

Zarząd Główny podzielił jednomyślnie poglądy Prezydjum, postanowił przystąpić do budowy domu według przedłożonych sobie planów i z tem obliczeniem, aby dom oddano do użytku jeszcze w bieżącym sezonie letnim oraz akceptował wszystkie dotychczasowe czynności i decyzje Prezydjum, wzywając członków do jaknajwydatniejszej ofiarności na ten cel.

Po załatwieniu większej ilości spraw finansowych drobniejszego znaczenia, posiedzenie Zarządu Gównego zakończono.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 3. VI. 1935 r. — w M. K. w sprawie skasowania parowozowni Sosnowiec, Siedlce, Jarocin, Skalmierzyce, Inowrocław, Leszno, Zbąszyń, Wągrowiec, w sprawach osobistych Buzy, Handysia, Żochowskiego, Przybysza — ***kol. kol. Borkowski*** i ***Lisiewicz.***

Dnia 3. VI. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie składania podania o przeniesienie w związku z likwidowaniem częściowem, lub zupełnem niektórych parowozowni — ***kol. kol. Borkowski, Lisiewicz.***

Dnia 4. VI. 1935 r. — w D. O. K. P. w Warszawie w sprawie wypłaty tranzlokacyjnego pracownikom przeniesionym z powodu częściowej likwidacyj parowozowni — ***kol. kol. Borkowski, Komorowski.***

Dnia 7. VI. 1935 r. — w M. K. w sprawach osobistych Szypuły, Smeltera, Handysia, Gapsa, Buzy, Tomeckiego oraz w sprawie Spółdzielni Maszynistów w Gdyni — ***kol. Komorowski.***

Dnia 7. VI. 1935 r. — w sprawach organizacyjnych w D. O. K. P. w Wilnie — ***kol. Borkowski.***

Dnia 11. VI. 1935 r. — w D. O. K. P. Radom w sprawach osobistych Karczewskiego i Bakalarza oraz etatów i awansów — ***kol. Borkowski.***

Dnia 14. VI. 1935 r. — w M. K. w sprawie Spółdzielni Mieszkaniowej w Gdyni, listy starszeństwa, etatów i awansów, w sprawie Żochowskiego, Sypuły, Smeltera, Handysia i Lepicha — ***kol. Komorowski.***

Dnia 16. VI. 1935 r. — w M. K. w sprawie etatów i awansów, godzinowo-kilometrowego, zaszeregowania dyspozytorów, diet dla powodzian, przepisów R. 1. i instrukcyj dla maszynistów i pomocników maszynistów, awansów dla Okręgu Lwów, zaszeregowania maszynistów instruktorów i dyspozytorów do VII grupy uposażeniowej — ***kol. kol. Borkowski, Spyt, Komorowski, Wierzbicki, Kuczkowski, Gunderman i Pruszyński.***

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 29. V. 1935 r. — Zebranie Koła Gniezno — ***kol. Siadak.***

Dnia 31. V. 1935 r. — Zebranie Koła Chełm — ***kol. Komorowski.***

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim, którzy raczyli łaskawie nadesłać mi życzenia z okazji moich imienin, składam tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie.

Piotr Borkowski
Prezes Zw.

Dnia 1. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Zdołbunów — *kol. Komorowski.*
Dnia 4. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Skarżysko — *kol. kol. Siadak, Lisiewicz.*
Dnia 5. VI. 1935 r. — Posiedzenie Zarządu Głównego — *kol. kol. Borkowski, Spyt, Komorowski, Siadak* i *Lisiewicz.*
Dnia 18. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Grudziądz — *kol. Siadak.*
Dnia 19. VI. 1935 r. — w sprawach organizacyjnych w D. O. K. P. w Wilnie — *kol. Borkowski.*
Dnia 20. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Szopienice — *kol. Komorowski.*
Dnia 21. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Zbąszyń — *kol. Siadak.*
Dnia 24. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Lwów — *kol. Borkowski.*
Dnia 25. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Stanisławów — *kol. Borkowski.*
Dnai 26. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Przemyśl — *kol. Lisiewicz.*
Dnia 27. VI. 1935 r. — Zebranie Koła Sambor. — *kol. Lisiewicz.*

DOM MASZYNISTY

NAD POLSKIEM MORZEM

Gdynia, ul. Szczecińska Nr. 12a („Działki leśne").

Prezydjum Związku zawiadamia, że w niedzielę dnia 21 lipca 1935 r. odbędzie się w Gdyni

OTWARCIE I POŚWIĘCENIE

„Domu Maszynisty nad Polskiem Morzem"

Program przewiduje: 1) Nabożeństwo w kościele miejscowym; 2) Pochód ulicami miasta; 3) Uroczyste otwarcie i poświęcenie domu.

Prezydjum zaprasza niniejszem do udziału w uroczystości wszystkich członków Związku, zwłaszcza zaś delegatów kół i okręgów, w miarę możności, ze sztandarami.

UWAGA: Związek nie zwraca kosztów delegacjom i kół i okręgów!

Zbiórka dn. 21 lipca 1935 r. o godz. 8-mej na dworcu w Gdyni.

Uczestników oczekiwać będą delegaci Kom. Organizacyjnego, członkowie Koła Gdynia.

„Dom Maszynisty nad polskiem morzem oddany będzie do użytku członków **począwszy od dnia 22 lipca 1935 r.** Ilość miejsc: 24 w pokojach 2 i 3-osobowych.

Z uwagi na ograniczoną ilość miejsc należy **bezwarunkowo** zamawiać miejsca listownie pod adresem, **Władysław Wierzbicki, Gdynia, ul. Szczecińska Nr. 4. Przyjeżdżać można dopiero po otrzymaniu pisemnego zapewnienia,** iż miejsca zostały zarezerwowane.

Warunki pobytu: Miejsca zajmować można **najdłużej przez dni 14.** Członkowie Związku mają bezwzględnie pierwszeństwo. **Opłaty:** dla członków Związku i ich najbliższej rodziny (żona i dzieci). w ciągu pierwszych dni 7-miu po 1 zł. za łóżko i dobę; w ciągu następnych dni 7-miu po zł. 0.75 za łóżko i dobę. Dla innych członków rodziny, prócz żony i dzieci oraz dla osób postronnych (tylko w miarę wolnych miejsc, niezajętych przez członków) opłaty podwójne.

— - —

Napływają wiadomości o ofiarności członków, którzy na wezwanie Prezydjum spieszą ze składkami na budowę „Domu Maszynisty nad Polskiem Morzem".

Członkowie Koła miejscowego Z. Z .M. w Gdyni, którzy sami najmniej z Domu będą korzystać, ofiarowali zakupno 40-tu krzeseł.

Zjazd Okręgu Pomorskiego uchwalił dn. 30.VI.1935 r. opodatkować członków okręgu składką w wysokości zł. 5 w 2 ratach.

Zjazd Okręgu Wileńskiego uchwalił dn. 7.VI.1935 r. opodatkować członków swego okręgu składką po zł. 3 w 2 ratach.

Informacje o dalszych składkach napływają.

——o——

Prezydjum Związku składa niniejszym imieniem organizacji serdeczne podziękowanie p. mec. Wacławowi Zaczyńskiemu z Warszawy, który ofiarnością swoją przyczynił się do pokrycia kosztów urządzenia „Domu Maszynisty nad polskiem morzem".

SOSNOWIEC

Uroczystość pożegnalna. W związku z reorganizacją pracy na P. K. P. ulega częściowej likwidacji stara, pamiętająca jeszcze pierwszy okres istnienia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, parowozownia I kl. w Sosnowcu. Dotychczasowe jej zadania przejmują inne parowozownie, a personel administracji miejscowej oraz drużyny parowozowe rozpraszają się po innych miejscach służbowych, tracąc dotychczasową łączność zarówno służbową, jak też i organizacyjną, która ich dotąd wiązała w kole miejscowem Z. Z. M.

Skłoniło to Zarząd Miejscowego Koła Z. Z. M. do zorganizowania w dniu 26 maja b. r. uroczystości pożegnalnej. Jej celem było zgromadzić raz jeszcze wszystkich, którzy w ciągu długich lat pracy zawodowej i społecznej zbliżyli się do siebie i związali się węzłami solidarności zawodowej i organizacyjnej, poświęcić wspomnienie zmarłym członkom Koła, pożegnać długoletniego Naczelnika O. M. w Sosnowcu p. inż. **Kozakiewicza,** odchodzącego na inny posterunek służbowy w DOKP. Katowice, pożegnać kolegów, którzy odeszli na emeryturę a wreszcie spędzić raz jeszcze chwil kilka w wspólnem gronie przed pożegnaniem wzajemnem wśród tych, którzy pozostając nadal w czynnej służbie, odchodzą do innych miejsc służbowych.

Uroczystość rozpoczęła się o godzinie 11.30 nabożeństwem żałobnem za spokój duszy zmarłych członków Koła. Wzięli w niej udział wolni od pracy członkowie Koła wraz z rodzinami, przedstawiciele administracji kolejowej oraz przedstawiciele Prezydjum Z.Z.M.

Po dokonaniu wspólnej fotografji odbyła się właściwa uroczystość pożegnalna, którą zagaił przewodniczący Koła kol. **Gruszczyński,** krótkiem przemówieniem ku czci Zmarłego **Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego.** Zebrani wysłuchali stojąc przemówienia oraz marsza żałobnego, poczem uczcili pamięć **Wodza Narodu** jednominutowem milczeniem.

Następnie kol. **Gruszczyński** powitał zebranych i wezwał ich do uczczenia pamięci zmarłych członków Koła, których listę odczytał. Pamięć ich uczczono przez powstanie.

Z kolei zwrócił się kol. **Gruszczyński** do długoletniego przełożonego i zwierzchnika drużyn parowozowych w Sosnowcu p. inż. **Kozakiewicza,** który pełniąc przez lat 13 obowiązki naczelnika O. M. w Sosnowcu zaskarbił sobie nie tylko pełny szacunek lecz także prawdziwe przywiązanie i miłość swoich podwładnych. Rutynowany i doświadczony fachowiec, sprężysty i energiczny administrator umiał, dzięki taktowi swemu i swej wyrozumiałości godzić interesy służby z troską o dobro podwładnych i nie ma wskutek tego na swojem sumieniu niczyjej krzywdy, przeciwnie, zdobył sobie powszechne uznanie a wspomnienie z czasu pracy pod jego kierownictwem należeć będzie zawsze do wspomnień najmilszych dla każdego, komu danem było zetknąć się z osobą p. inż. **Kozakiewicza.** Pracownicy parowozowni Sosnowiec żegnają z żalem swego długoletniego przełożonego, wychowawcę i nauczyciela, życząc mu powodzenia w dalszej karjerze służbowej i pomyślności osobistej. Burzliwa owacja, którą urządzili zebrani na cześć p. inż. **Kozakiewicza** była najlepszym dowodem, iż kol. **Gruszczyński** dał wyraz przekonaniom i uczuciom wszystkich jego podwładnvch.

Kol. **Gruszczyński** podziękował również imieniem ogółu w słowach serdecznych nacz. Par. Sosnowiec p. **Pieczątkiewiczowi** za wieloletni życzliwy i sprawiedliwy stosunek do podlegających mu drużyn, następnie zaś zwrócił się do nowomianowanego naczeln. p. inż. **Lejche** z prośbą, aby dotychczasowa atmosfera zgodnej współpracy i zaufania między pracownikami a administracją utrzyma-

ła się również i pod jego kierownictwem.

Następnie zwrócił się kol. **Gruszczyński** do tych Kolegów, którzy opuściwszy służbę czynną, przeszli na zasłużony odpoczynek, życząc im długich lat życia w zdrowiu i pomyślności, wzywając ich, aby nie zapominali o byłych towarzyszach wspólnej pracy zawodowej, aby pielęgnowali nadal wspólność koleżeńską i jedność organizacyjną oraz zapewniając ich, że organizacja nasza dbać będzie nadal, jak dotąd o ich dobro i interesy a pozostali w służbie czynnej zachowają w serdecznej pamięci lata pracy spędzone wspólnie z nimi. Imieniem organizacji wręczył kol. Gruszczyński emerytom dyplomy i złote odznaki członkowskie.

Zwracając się do członków pozostających w służbie czynnej a odchodzących do innych parowozowni, wskazał kol. Gruszczyński na szlachetną tradycję jaką w środowisku sosnowieckiem przez lat wiele na niwie pracy związkowej pielęgnowano. W imię tej tradycji usuwano na bok względy osobiste ilekroć chodziło o wspólną sprawę i wspólne interesy. Tradycja ta nakazywała każdemu kto wszedł w grono członków Koła Sosnowiec trwać wiernie i niezłomnie przy sztandarze związkowym, uznawała prawo członków do wolnego słowa i swobody przekonań ale równocześnie piętnowała mianem zdrajcy każdego kto wyłamał się z pod posłuszeństwa uchwałom większości lub zgrzeszył brakiem karności i dyscypliny organizacyjnej. Dzięki tej tradycji możliwem było wytworzenie prawdziwej miłości koleżeńskiej, organizowanie wzajemnej pomocy i wytwarzanie tej wyjątkowej, serdecznej i szczerej atmosfery wzajemnego współżycia, którem się koło Sosnowiec słusznie szczyciło. Obowiązkiem każdego członka jest wnieść ducha, który ożywiał Koło Sosnowiec do nowych środowisk, zaszczepić tam i pielęgnować nadal sosnowiecką szlachetną tradycję i stać się w ten sposób krzewicielem zdrowej myśli, solidarności i karności organizacyjnej dla dobra wspólnego wszystkich pracowników parowozowych, zjednoczonych w starej, zasłużonej organizacji Z. Z. M.

Imieniem Zarządu Głównego przemówił Prezes Zw. kol. **Borkowski.** Podkreślił, iż uroczystość dzisiejsza, aczkolwiek nie pozbawiona momentów żałoby i smutku napawać musi każdego otuchą i natchnąć wiarą w lepszą przyszłość. Widzieliśmy przed oczyma dowód, że nawet w dzisiejszych, tak ciężkich i znamiennych czasach, możliwem jest zachować uczucie zaufania, miłości i uznania dla zwierzchnika o ile ten chce i umie na stanowisku swojem być nie tylko przełożonym ale i człowiekiem, widzimy, że wieloletnia praca naszego Związku nie poszła na marne, że spełniliśmy zadanie wychowawcze kształcąc w swoich szeregach nie przymusem i nie przy pomocy komendy lecz przez uświadomienie obywatelskie i organizacyjne — świadomych swych praw ale i wiernych swym obowiazkom obywateli-członków, umiejących poświęcać dobro i interes własny na rzecz dobra interesu ogólnego i stać wiernie a bezinteresownie pod sztandarem idei, która ich łączy. Jest to dorobek wartości ogromnej, w nim jest właświe zadatek lepszej przyszłości.

Jeśli koło Sosnowiec zdołało wytworzyć i zachować w swoich szeregach tę atmosferę, jeśli spełniło godnie swoje zadania. Zasługa w tem wielka kol. **Gruszczyńskiego,** który Kołu temu przez długie lata godnie, umiejętnie i taktownie przewodniczył.

O jego poświęceniu zarówno dla wspólnej sprawy jak też i dla każdego, kto jego pomocy potrzebował — wiedzą wszyscy. Ogólnie znaną jest również jego niezłomność ideowa i odwaga, z którą podejmował wszystkie swoje zadania i spełniał wszystkie swoje obowiązki. Zasłużył sobie za to na wdzięczność całej organizacji i ogółu członków Związku. To też w uznaniu jego zasług i wierności organizacyjnej kol. Borkowski wręczył mu dyplom honorowy i honorową odznakę członkowską, przeznaczoną dla wybitnie zasłużonych w pracy związkowej.

Na wniosek Zarządu Koła zebrani postanowili następnie wysłać depeszę z zapewnieniem pamięci i wdzięczności p. inż. **St. Felszowi,** długoletniemu przełożonemu i opiekunowi drużyn parowozowych w D. O. K. P. Warszawa.

Po zakończeniu uroczystości spędzili zebrani kilka godzin na wspólnym posiłku i koleżeńskiej rozmowie.

WYDAWNICTWA TECH. MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Ministerstwo Komunikacji rozpoczęło ostatnio celową i pozytywną akcję wydawania podręczników technicznych, których brak dawał się odczuć tak dotkliwie.

Ukazały się na początek 4 tomy wydawnictwa, a w szczególności:

„Hamulce kolejowe" inż. M. Zabłockiego. Cena w oprawie zł. 3.—

„Spawanie elektryczne" inż. J. Bielińskiego. Cena w oprawie zł. 2.50.

„Regulowanie rozrządu pary" inż. M. Krajewskiego. Cena w oprawie zł. 1.50.

„Gospodarka taborowa" dyr. R. Ceceniowskiego. Cena w oprawie zł. 1.50

Wydanie tych podręczników, poparte zapowiedzią oddania do użytku pracowników dalszych tomów pchnęło akcję szkolenia i dokształcania personelu technicznego P. K. P. na nowe tory. Prywatna inicjatywa wydawnicza nie dawała pozytywnych rezultatów, przeważnie spowodu trudności finansowych. Jeśli mimo tych trudności udało się komuś wydać dzieło techniczne poważniejszej wartości, ujęte w formę przystępną dla personelu służby wykonawczej — stała na przeszkodzie jego rozpowszechnieniu wygórowana, ze zrozumiałych powodów, cena.

Ujęcie akcji wydawniczej w ręce czynników urzędowych usuwa przedewszystkiem trudności finansowe, następnie zaś gwarantuje pełną wartość podręczników, które, oczywiście, zyskać musiały aprobatę fachowych organów Ministerstwa.

Nie wdając się w fachową ocenę podręczników, którą zajmie się redakcja „Techniki Parowozowej", stwierdzamy już obecnie, że wspomniane podręczniki techniczne stanowią cenny i wartościowy dorobek fachowej literatury kolejowej. Ujęte w formę dostępną dla pracowników służby wykonawczej o przeciętnym poziomie wykształcenia, wyczerpują, w miarę możności, całokształt zagadnienia, którym są poświęcone; wreszcie przystępna ich cena umożliwia nabycie każdemu pracownikowi

Dla personelu parowozowego najbardziej interesującym i pożytecznym jest podręcznik inż. M. Zabłockiego p. t. *„Hamulce kolejowe"*. Autor, znany w tej dziedzinie fachowiec i specjalista, kierownik samodzielnego referatu hamulcowego w Departamencie Mechanicznym M. K., długoletni współpracownik „Techniki Parowozowej", w której zamieścił liczne artykuły o hamulcach, zebrał w niem całokształt, niezbędnej dla maszynisty i pomocnika maszynisty, wiedzy o współczesnych hamulcach kolejowych i ujął go w formę przystępną i zrozumiałą. Każdy bez wyjątku pracownik służby parowozowej winien bezwarunkowo zapoznać się z teścią tego dzieła, albowiem zawarte w niem wiadomości, obejmujące niejako abecadło wiedzy o hamulcach są każdemu niezbędne w praktyce codziennej, zwłaszcza z uwagi na realizowaną obecnie automatyzację hamulców w pociągach towarowych.

W uznaniu doniosłości i pożytku tej pracy podjął się Związek nasz pośrednictwa w rozpowszechnianiu podręcznika p. t. „Hamulce kolejowe" wśród personelu parowozowego.

Zawiadamiamy zatem wszystkich członków, iż podręcznik ten nabywać można w Centrali Z. Z. M. w Warszawie po cenie nominalnej zł. 3.— za oprawny egzemplarz.

Pracownicy zatrudnieni poza Warszawą nabywać mogą wspomniane dzieło za pośrednictwem Kół Miejscowych Z. Z. M. Zamówienia zgłaszać należy w Zarządach Kół, które kierować będą zamówienia zbiorowe do Centrali. Zamówione egzemplarze dostarczone będą Zarządom Kół bezzwłocznie.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Siadak.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa.